

полигону около 150 млн. тонн грузов, это на пять миллионов больше, чем было запланировано по проекту [4].

Безусловно, такие показатели бы были невозможны достаточного объема работ по совершенствованию железнодорожного сообщения, без ввода в эксплуатацию новых инфраструктурных объектов, без совершенствования технологий перевозок и управления ими.

В условиях новой геополитической ситуации, когда мир меняется кардинальным образом, необходимо развивать новые транспортные маршруты. В связи с высочайшим спросом на железнодорожные перевозки на Восток решаются и новые проблемы, связанные с железнодорожным транспортом. Железнодорожные, водные и автомобильные пути во все времена были двигателем торговли, двигателем экономики.

Список использованных источников

1. Козлова, А. В. Логистический анализ актуальных проблем железнодорожной отрасли России / А. В. Козлова. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2023. — № 29 (476). — С. 83-87. — URL: <https://moluch.ru/archive/476/104944/> (дата обращения: 07.12.2023).
2. Дорогам нужен интеллект | Концерн Телематика [[Электронный ресурс](https://telematika.com)]. URL: telematika.com»Новости
3. ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ [[Электронный ресурс](https://scienceforum.ru)]. URL: scienceforum.ru»2020/article/2018018277
4. Россия расширяет логистические связи с Китаем [[Электронный ресурс](https://ura.news)]. URL: <https://ura.news/articles/1036286230>

ӘӨЖ 621.43

ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ҚАЛАЛЫҚ ЖОЛАУШЫЛАР КӨЛІК ТАРИФІНІҢ ҚАЛЫПТАСУЫН ТАЛДАУ

Сман А.А.,

akdidar2020@gmail.com,

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана Қазақстан
«Көлік, көлік техникасы және технологиялары» білім беру бағдарламасының
1 курс магистранты

Жаманбаев Б.У.

zhaman78@gmail.com

«Көлік, көлік техникасы және технологиялары» кафедрасының аға оқытушысы, PhD,
және ғылыми жетекші

Аңдатпа: Қоғамдық көлікке деген сұранысқа әсер ететін маңызды фактор жол ақысы болып табылады. Жол ақысына қатысты негізгі мәселелердің қатарына тарифтердің жаңа жүйелерін жобалау және қолданыстағы жүйелерді оңтайландыру жатады. Оңтайландыру міндетіне екі негізгі фактор әсер етеді: билет бағасы және тариф құрылымы.

Кілт сөздер: көлік тарифтері, қалалық қоғамдық көлік, оңтайлы модель, жолаушылар, тасымалдау

Қалалардың тіршілігін қамтамасыз етудің маңызды салаларының қатарына жолаушылар көлігі жатады, оның жұмыс істеуі экономикалық кешеннің жұмысына да, халықтың өмір сүру сапасына да байланысты. Барлық елдерде көлік тарифтерін реттеуде мемлекет белсенді позицияны ұстанады. Экономика мен саяси құрылымдағы, даму

деңгейіндегі және жұмыс істеуді ұйымдастырудағы айырмашылықтарға қарамастан әр түрлі елдердің қалалық жолаушылар көлігі, қоғамдық көліктің жұмысын ұйымдастырудың үш негізгі моделін бөлуге болады:

- * әкімшілік басқару моделі (АҚШ, Канада, Франция);
- * реттелетін нарық (Лондон, Скандинавия елдерінің бірқатар астаналары);
- * еркін нарық (Ұлыбритания Лондоннан басқа, Сантьяго – Чили); [1].

Зерттеу үшін біз қала шегінде шектеусіз қоғамдық көлікті пайдалануға мүмкіндік беретін 1 және 1 айлық жол жүру билеттерінің құнын алдық.

Халықаралық рейтингтегі 45 қаланың үшеуінде тұрғындар үшін қоғамдық көлік мүлдем тегін: Люксембург, Эстония астанасы-Таллин және Мальта астанасы — Валлетта.

Рейтингтің басқа қалаларының ішінде бір реттік билеттердің ең жоғары бағасы Лондонда (5,19 \$), Цюрихте (4,75 \$) және Ослода (3,91 \$) тіркелген. Өз кезегінде ең қымбат айлық билеттер Лондон (271 \$), Мельбурн (\$190) және Дублин (166 \$) болып табылады. Салыстыру үшін Астанада бір айлық жол жүру құны 17 \$ (7 500 теңге) [2].

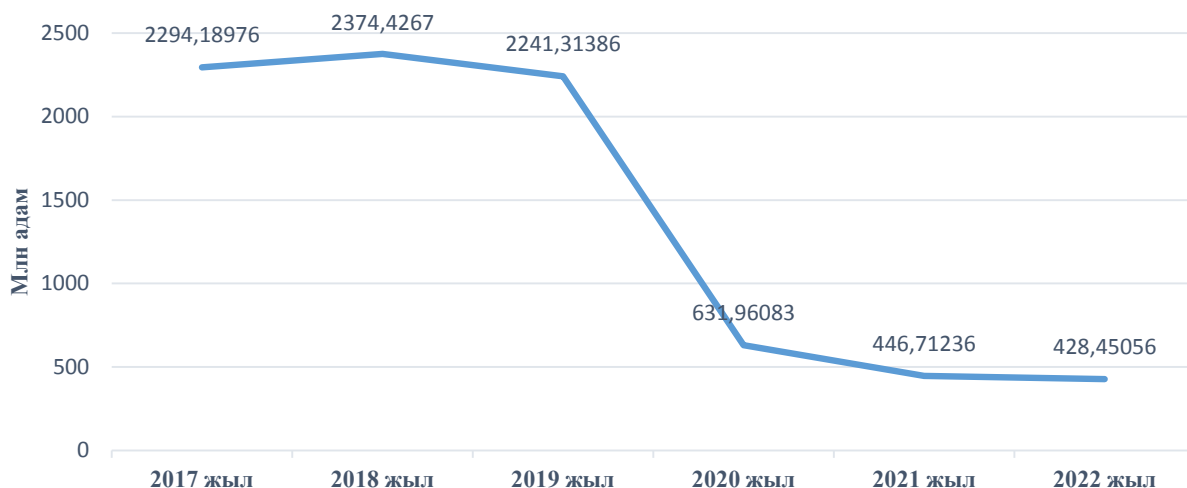
Астана бұл рейтингте 21-ші орында: құны 7 500 теңге болатын қоғамдық көліктің барлық түрлеріне айлық жол жүру ақысы орта жалақының 2,7% - на тең (салық шегерілгеннен кейін). Мәскеуде бұл қатынас 2,9%, Нью-Йоркте — 2,1%, Берлинде — 1%.

Ұлттық статистика бюросының мәліметі бойынша Астана қаласының автобуспен жолаушы тасымалдау көлемі жылдан жылға төмендеуде. Бұл көрсеткіштің төмендеуінің басты себебі жолаушылардың автобус тасымалына деген қызығушылығының азаюы. 2020 жылы автобуспен – 632 млн-ға жуық адам тасымалданса, 2022 жылы бұл көрсеткіш 428 млн адамды құраған [3].

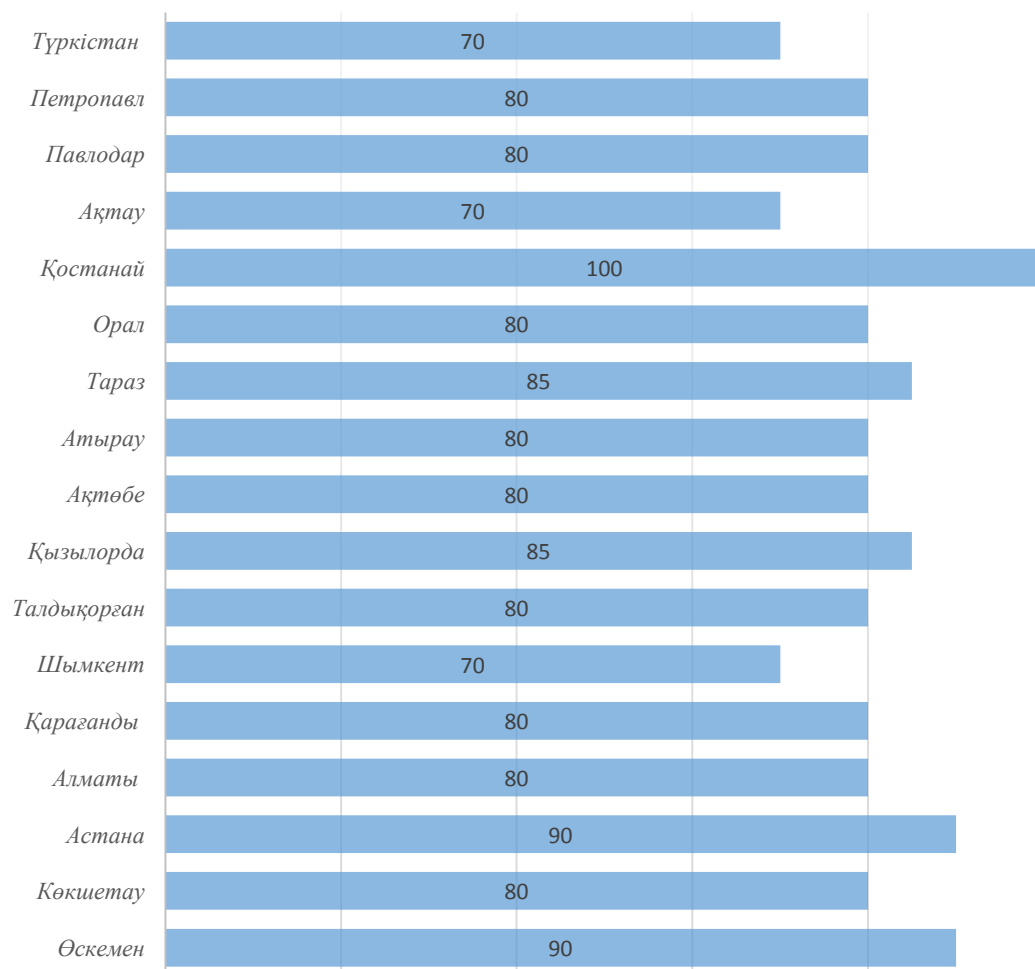
Қалалық жолаушылар тасымалын басқару жүйелеріне арналған тарифтік саясаттың мақсаттары:

1. Жолаушыға барынша ыңғайлы болу.
2. Табыс жинау кезінде ең көп нәтиже алу
3. Қала әкімшіліктерінің, тасымалдаушылар мен жолаушылардың мүдделерінің

теңгерімін қамтамасыз ету болып табылады.



1-сурет. Астана қаласының автобуспен жолаушы тасымалдау динамикасы



2-сурет. Қазақстанның қоғамдық көлігіндегі бағалар

Баға белгілеудің *шығынды әдістері*. Көлік қызметтерінің бағасын есептеуді оларды өндірудің өзіндік құнына немесе өзіндік құнына қандай да бір нақты шаманы қосу арқылы қамтамасыз етеді және көбіне жолаушылар тасымалы тарифін анықтау үшін қолданылады.

Ең кең тарағандардың бірі - *"шығындар плюс"* әдісі. Бұл әдіс белгіленген қосымша мәнді – пайданы тасымалдау құнына қосу арқылы бағаны есептеуді қамтиды. Бұл баға әдісін тасымалдаушылар белсенді қолданады.

Тағы бір әдіс-*минималды шығындар*. Бұл әдіс тарифті тұрақты және ауыспалы көлік шығындарын қамтитын жиынтық шығындарды есептеу арқылы емес, тасымалдау шығындарын жабу үшін жеткілікті ең төменгі деңгейде белгілеуді қамтиды. Шекті шығындар, әдетте, ең төменгі шығындар сомасын ғана өтеуге болатын деңгейде анықталады.

Келесі әдіс – *баға үстемелері*. Бұл әдісте бағаны есептеу тасымалдау құнының шамасын қосымша құнның белгілі бір коэффициентіне көбейтумен байланысты. Көрсетілген коэффициент тасымалдаудан түскен пайданың жалпы сомасын өзіндік құнға бөлу арқылы анықталады.

Мақсатты баға әдісі. Кейде бұл әдіс мақсатты бағаны анықтау немесе мақсатты пайдаға сәйкес бағаны анықтау әдісі деп аталады. Оның негізінде жоспарланған пайданы алуды қамтамасыз ететін тасымалдау көлемін ескере отырып, өнім бірлігіне өзіндік құн есептеледі. Егер өзіндік құн өндірістік қуаттар мен тасымалдау көлемдерінің жүктемесінің азаюына немесе ұлғаюына байланысты өзгерсе, конъюнктураның және басқа факторлардың әсерін ескере отырып, қуаттардың жүктелу дәрежесінің көрсеткіштері пайдаланылады, содан кейін осы жағдайларда мақсатты пайданы қамтамасыз ететін тариф анықталады.

Нарықтық баға әдістеріне мыналар жатады:

-Сұранысқа бағдарланған тариф құру әдісі
-Нарықтағы көшбасшы кәсіпорынның нарықтық тарифтері мен тарифтерін ұстану әдісі

-Қарсыласу әдіс

Параметрлік баға әдістеріне келесі әдістер жатады:

-Меншікті индикаторлар әдіс

-Регрессиялық талдау әдіс

-Баллдық әдіс

-Агрегаттық әдістер жатады [4].

Қазақстанда қалалық жолаушылар көлігі тарифінің қалыптасуы экономикалық, әлеуметтік және саяси аспектілерді қоса алғанда, көптеген факторларға байланысты күрделі процесс болып табылады. Келесі негізгі көрсеткіштерді ескеру маңызды:

Көлік қызметтерінің құны: қалалық жолаушылар көлігіндегі қызметтердің құнына жанармай шығындары, көлік құралдарына қызмет көрсету мен жөндеу, жүргізушілердің еңбекақысы және басқа да шығындары кіреді.

Сұраныс пен ұсыныс: қалалық көлікке сұраныс деңгейі тәуліктің уақытына, аптаның күніне, сондай-ақ маусымдық өзгерістерге байланысты өзгеруі мүмкін.

Экономикалық жағдай: инфляция, валюта бағамы және энергия құнының өзгеруі сияқты экономикалық жағдайлар да тарифтердің қалыптасуына әсер етеді.

Әлеуметтік жағдай: халықтың барлық топтарына, соның ішінде аз қамтылған топтарға қоғамдық көліктің қолжетімділігін қамтамасыз ету үшін тарифтерді белгілеу кезінде әлеуметтік аспектілерді ескеру маңызды.

Бәсекелестік орта: бәсекелес көлік түрлері болған кезде (такси, жеке автомобильдер және т.б.) тарифтердің қалыптасуына да әсер етеді, өйткені Көлік қызметтерінің бағасы бәсекеге қабілетті болуы керек.

Мемлекеттік реттеу: бірқатар елдерде, соның ішінде Қазақстанда, мемлекеттік органдар нарықты реттеу және тұтынушылардың мүдделерін қорғау мақсатында қалалық жолаушылар көлігіндегі тарифтерге ережелер мен шектеулер белгілей алады.

Қазақстанның қалалық жолаушылар көлігінде Тарифтердің қалыптасуын талдаудан алынған тұжырымдар әртүрлі болуы мүмкін және нақты жағдайға байланысты. Алайда, қоғамның әлеуметтік және экономикалық қажеттіліктерін ескере отырып, көлік құралдарының операторлары үшін қаржылық тұрақтылықты және халыққа көрсетілетін қызметтердің қолжетімділігін қамтамасыз ету арасындағы тепе-теңдікке ұмтылу маңызды.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі

1. Романова Н.А. Организационно-экономические основы управления городским пассажирским автотранспортом (на примере г. Магадан): автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. экон. наук. – Хабаровск, 2007. – 23 с.

2. Воробьева М.В. Эффективность тарифных систем пассажирского транспорта // Практический маркетинг. 2005. № 6. С. 41–45.

3. Сколько стоит проезд в городском транспорте в мире и в Казахстане. <<https://factum.kz/2023/113987/>> . Дата доступа: 23.02.2024 г.

4. Ұлттық статистика бюросы. Салалық статистика. Автобус көлігі. <<https://stat.gov.kz/industries/business-statistics/stat-transport/>>

5. Константинов С.С. Методы ценообразования в рыночной экономике, курсовая работа. – Южно-Сахалинск, 2001.